

東京港振興促進協議会

第3次アクションプラン

平成21年2月

目 次

序章

第3次アクションプランの策定にあたって	1
1 アクションプランについて	1
2 新アクションプランの取組状況	2
3 第3次アクションプランの策定	8
(1) 東京港をめぐる状況	8
京浜三港の広域連携の推進	8
東京港第7次改訂港湾計画及び「東京港の今後の港湾経営戦略」(東京都港湾審議会答申)	8
環境への意識の高まり	9
危機管理への対応	9
東京港埠頭株式会社の業務開始	10
(2) 第3次アクションプラン策定の必要性	10
第3次アクションプラン	12
1 貨物量の増加と基幹航路の維持拡大	12
(1) 港湾コストの低減等	12
(2) 船舶大型化への対応	13
(3) 国内ハブ機能強化	14
(4) 広域港湾連携の推進	14
2 港湾物流の効率化	15
(1) リードタイムの短縮	15
(2) ふ頭及び背後における物流効率化	16
(3) 道路交通の円滑化	16
(4) ロジスティクス機能の強化	17
3 東京港の安全の確保・危機管理	17

4 環境に配慮したみなとづくり	18
(1) 道路交通の円滑化	18
(2) モーダルシフトの推進	18
(3) ふ頭内における環境対策	19
付属資料	20

序 章

— 第3次アクションプランの策定に当たって—

I 序章—第3次アクションプランの策定に当たって—

1 アクションプランについて

今日の東京港は、外貿コンテナ貨物取扱個数が10年連続日本一になるなど、都民はもとより首都圏4,000万人の生活と経済を支える一大物流拠点として確固たる地位を築いている。

東京港振興促進協議会は、東京港の国際的な競争力を向上させ、また利用者にとって使いやすいみなとづくりを推進するために、平成9年7月に設置された。本協議会のもと、港湾管理者をはじめ、関係官公庁、民間事業者、労働組合等、東京港に携わる港湾関係者全員が一丸となって、文字通り官民一体の取組をこれまで精力的に進めてきた。港湾関係者の努力の結実が、我が国を代表する国際貿易港としての現在の東京港である、と言っても過言ではない。

本協議会のこれまでの足跡を辿ると、平成10年9月に、それまでの1年間の討議・検討を経て、「全体のまとめ」として「21世紀に向けた東京港の整備促進」と「国際競争力をもった使いやすいみなとづくりをめざして」の二つの課題をとりまとめた。このまとめを踏まえ、平成11年4月には、その実施計画となる「アクションプラン」を策定した。「アクションプラン」では、東京港関係者全員が結束して、東京港の国際競争力向上や振興促進に向けて、困難な課題にも挑み、全国の港湾関係者にも少なからぬ影響を与えた。

「アクションプラン」で官民一体となって取り組んだ実績を踏まえて、平成16年3月には「新アクションプラン」を策定し、コストとサービスに優れた港づくりに向けて、より一層精力的に取り組んできた。関係者それぞれに厳しい課題も数多くあったなかで、東京港の振興促進に向けた真摯な熱意と弛まぬ努力により、高効率なふ頭運営や規制緩和を踏まえた港湾サービスの拡充の実現など、今日に到るまで着実にその成果をあげている。

また、「新アクションプラン」は、「アクションプラン」の未実施事項について見直した上で、直面する新たな課題への対応と解決に向けた取組を明らかにし、その実現に向けて関係者の努力を引き出す指針として策定された。「港湾コストの3割低減」、「港湾物流の効率化」、「ふ頭等の整備再編」及び「東京港の安全の確保」という4つの柱立てで、インセンティブ制度の導入や道路の渋滞解消対策の実施など全71の項目について、平成16年から5カ年の期間で取り組んできた。

2 新アクションプランの取組状況

平成 16 年 3 月策定の「新アクションプラン」は、全 71 項目のうち、平成 21 年 2 月時点で、取組済が 19 項目、取組中が 43 項目、取組課題が 9 項目となっており、取組中を含めた実施率は 87%、その内訳は別表のとおりである。

新アクションプラン（平成16年3月策定）の取組状況

（平成21年2月）

大項目	中項目	小項目	番号	事項	説明	取組状況		
港湾コストの3割低減	スケールメリットによるコスト低減		1	貨物取扱量の増加を促すインセンティブ制度の導入	外貿コンテナふ頭について、取扱貨物量やトランシップ貨物の取扱いに応じて港湾設備使用料等を減免するなどの、ボリュームインセンティブを一定期間導入する。	取組済		
			2	大井水産物ふ頭の一部のフィーダーパース化の検討	内航フィーダーのパースウインドウの確保、既存パースの相互融通を促進するため、コンテナふ頭に隣接する大井水産物ふ頭の一部のフィーダーパース化について、利用の可能性、採算性の面から検討する。	取組中		
			3	「東京貨物ターミナル」の活用可能性の検討	大井ふ頭背後の「東京貨物ターミナル」の活用による鉄道輸送との連携について、利用ニーズや採算性の面から実現の可能性について検討する。	取組中		
			4	ポートセールスの強化	背後に大消費地を擁する優位性を生かし、荷主や船社に対して東京港の利用促進及び貨物の誘致を図っていく。	取組中		
			5	内航海運の競争力強化	モーダルシフトを推進するため、他の輸送機関との競争力強化の方策を検討していく。	取組中		
	港湾の効率的運営による低減			6	施設の効率的使用を促すインセンティブ制度の導入	公共外貿コンテナふ頭において、共同のオペレーション会社を設立するなど作業の共同化を行なった場合等のインセンティブ制度を一定期間導入する。	取組済	
				7	港湾荷役作業料の検討	港湾運送事業の効率的作業運営に取り組むなかで、割増料金等も含めて実質的なコスト削減を検討する。	取組課題	
				8	自動荷役化導入による作業効率の検証と夜間作業への導入可能性の検討	コンテナターミナルの自動荷役化について、「コンテナターミナルの高度化促進に関する検討委員会」を通じて作業効率を検証するとともに、夜間作業への導入の可能性を検討していく。	取組課題	
				9	バンブル、シャーシブールの用地の検討	東京港で不足しているバンブル、シャーシブールについては、中央防波堤外側埋立地等に集約を図っていく。	取組中	
	外貿コンテナふ頭における共同化の推進	大井コンテナふ頭における取組み		10	ヤードと背後地の一体的運営のために管理道路の再配置について検討	ヤードとその背後地の一体的な運営が可能となるよう、管理道路の再配置について検討する。	取組課題	
				11	オフドックCFSの共同利用による集約化とCFS跡地の一部をバンブル、シャーシブールとして共同利用	背後にある民間CFSについて、15年度に2棟を1棟に集約し共同利用する。取り壊したCFS跡地の一部については、早期にバンブル、シャーシブールとして共同利用する。	取組中	
				12	パース、ガントリークレーン、ヤードの相互融通のルール化	パース、ガントリークレーン、ヤードについて相互融通のルール化を検討し、共同化を推進していく。	取組中	
				13	植物防疫施設の共同利用	ターミナルごとに設置している植物防疫施設を、隣接船社共同使用とし、集約化を図る。	取組課題	
				14	メンテナンス体制の共同化	メンテナンス体制について、共通の予備品の共同在庫管理、夜間、休日の技術員の相互融通などのしくみづくりを行ない、効率的運用を図る。	取組課題	
				15	ターミナルオペレーターの一体運営の検討	大井地区連絡協議会を設置し、ターミナルオペレーター間の連携を促進し、共同化の効率性、可能性を追求する。共同化を進めることで効率的作業運営を行い、港湾コストの低減につなげていく。これらの取組みを着実に推進し、さらにゲート、バンブルなどの共同利用を検討していく。	取組中	
				青海コンテナふ頭における取組み (公共ふ頭における共同化の推進)	16	公共ふ頭のゲートシステムの統一化	ゲートシステムを統一しゲート作業の共同化を行なう。	取組済
					17	公共ふ頭の一体運営の方法の検討	ゲート作業をはじめ、可能なところから共同化を進め、その検討過程において、公共コンテナふ頭の一体運営の方法を検討していく。	取組中
					18	公共ふ頭のゲート改修等環境整備の検討	貨物量増加に対応した機能強化及び効率化を図るため、ゲート改修等環境整備について検討する。	取組課題
					19	公共ふ頭のヤード内荷役方式について、ストラドルキャリア方式からトランスファークレーン方式への転換を検討	ヤード内荷役方式について、現在のストラドルキャリア方式からトランスファークレーン方式への転換を施設配置の観点も含め検討する。	取組課題

新アクションプラン（平成16年3月策定）の取組状況

（平成21年2月）

大項目	中項目	小項目	番号	事項	説明	取組状況
港湾コストの3割低減	外貿コンテナふ頭における共同化の推進	青海コンテナふ頭における取組み (公共・公社ふ頭間の共同化の推進)	20	全天候型植物防疫施設の共同利用	全天候型の植物防疫施設を整備し共同利用を行う。	取組課題
			21	メンテナンス体制の共同化	公共ふ頭及び公社ふ頭それぞれで対応しているメンテナンス体制について、共通の予備品の共同在庫管理、夜間、休日のメンテナンス技術員の相互融通などのしくみづくりを行い、効率的運用を図る。	取組課題
			22	バース、ガントリークレーン、ヤードの相互融通のルール化	公共ふ頭のシステム統一後、公共ふ頭と公社ふ頭との連携を図っていく。 ・公共ふ頭と公社ふ頭間のバース及びガントリークレーンの相互融通のルール化を図る。 ・ヤードの相互融通についてルール化を検討し実現を目指す。	取組中
			23	公共・公社ふ頭の一体的な管理運営の検討	青海地区連絡協議会を設置し、公共・公社ふ頭ターミナルオペレーター間の連携を促進し共同化を推進していく。共同化を進めることで効率的作業運営を行い、港湾コストの低減につなげていく。これらの取組みを着実に実施し、さらにゲートシステムの統合、作業の共同化を進める過程において、公共・公社ふ頭の一体的な管理運営の可能性を検討していく。	取組済
	規制緩和等による船舶関連費用の低減		24	水先料金の低減	構造改革特区、国への提案要求等により、水先料金の見直しが実施されているところであるが、さらなる水先料金の低減を要望していく。	取組中
			25	タグ料金の低減	16年4月より深夜割増料金120%増を100%増へと減額する。また、港湾コストの低減に寄与するよう、安全面に配慮しながら、将来的に乗組要員の効率化や基地の沖合い移転等を検討していく。	取組中
			26	規制緩和の推進	水先制度の改善をはじめ、効率的な海上輸送の実現に向けて規制緩和を国に要望していく。	取組中
	ターミナル費用の低減		27	公社ふ頭の貸付料の低減	・新規施設の整備及び既存施設の改良・補修に対する国費による助成制度の創設の要望 ・公社コンテナターミナルに対する固定資産税及び都市計画税の軽減について、地方税法の特例による措置の恒久化と一層の拡大の要望 ・「外貿埠頭公園の解散及び業務の承継に関する法律（承継法）」及び関連する政令・省令によって定められているふ頭貸付料について、承継法を緩和し、貸付料算定根拠の見直し（災害復旧引当金等）などを要望。	取組中
			28	社会的公益性を踏まえたふ頭用地の公共化の検討	公社ふ頭のコンテナヤード用地の公共化等について、震災時等には救援物資の受け入れ基地として機能させるなど、公共的コントロールの必要性の視点を含め検討を行う。	取組済
	港湾物流の効率化	リードタイムの短縮	364日24時間フルオープン化の推進	29	コンテナ予約搬出入システムの拡充	予約搬出入システムを利用者ニーズに合致するよう改善し、トライアルを実施する。
30				夜間・休日の共同コンテナ搬出入	大井ふ頭において、ターミナル背後の都有地等を活用し、共同コンテナ搬出入場所を1～2箇所設置するなど、夜間、休日のコンテナ搬出入の方策を検討する。	取組中
31				ゲートオープン時間延長の拡充	貨物取扱量の増加とゲート前渋滞に対応するため、昼休みのゲートオープンの促進と早朝・夕方のゲートオープン時間の延長を図っていく。	取組中
32				ゲートオープンに対応した動・植物検疫など、港湾関係行政機関の開庁時間延長の働きかけ	動・植物検疫など、港湾関係行政機関の開庁時間延長を政府要望等により要望していく。	取組済
33				コンテナターミナルの有効利用に向けた荷主等への誘致活動	日曜日のコンテナターミナルの有効利用のため、荷主等の利用ニーズを喚起していく。	取組中
34				フルオープン化に対応した福利厚生施設の充実	「東京港における今後の福利厚生事業のあり方」を踏まえ、新しい時代に対応した福利厚生事業を推進していく。 施設の老朽化対策及び施設配置の適正化：昭和40年代に建設した老朽化が進行している宿泊施設等の集約化やふ頭の利用状況にあわせた施設配置の適正化の検討を行い、既存施設の計画的な補修工事の実施を図る。 24時間フルオープン化に対応するサービスセンターの施設整備：荷役作業の24時間化に対応し、必要なときに必要なサービスができる施設整備等を行う。	取組中
35				フルオープン化に対応したバスの共同運行体制の検討	現在、各港運会社が運行している通勤用バスについて、共同運行体制など通勤手段確保策を検討する。	取組中

新アクションプラン（平成16年3月策定）の取組状況

（平成21年2月）

大項目	中項目	小項目	番号	事項	説明	取組状況
港湾物流の効率化	リードタイムの短縮	IT化に向けた環境整備	36	コンテナ予約搬出入システムの高度化	現在、第7次トライアルを実施しているが、利用者ニーズを把握しながら、完全時間指定予約制などシステムの更なる高度化を図っていく。	取組中
			37	港湾物流情報プラットフォームの構築	主要港が連携して構築する「港湾物流情報プラットフォーム」を通じて、利用者のニーズの高い船舶動静情報やコンテナの搬出可否に関する情報等を提供することで、荷役効率、配車効率の向上を図る。	取組中
	交通ネットワークの強化	広域交通ネットワークの形成	38	東京港臨海道路 期の整備	平成22年度を目途に整備中	取組中
			39	国道357号の整備	整備促進を国に要請中	取組中
			40	晴海通り延伸の整備	平成17年度を目途に整備中	取組済
			41	環状2号線の整備	平成17年度～27年度整備目途	取組中
			42	フル積載のコンテナ車両等が通行可能となるよう、指定道路等の拡充	フル積載のコンテナ車両が非効率な経路選択をすることなく迅速に輸送できるよう、橋梁の耐荷力向上等により指定道路等の拡充を図る。	取組中
		ふ頭周辺道路の交通改善	43	交差点改良等によるコンテナ車両通行の円滑化	コンテナ車両の円滑な交通動線を確保するため、交差点改良等の改善を図っていく。	取組済
			44	大井背後道路の渋滞解消対策の実施	大井ふ頭背後地の都道について、片側をコンテナ車両専用レーンとして活用し、管理道路を含めた交通動線を設定するとともに、円滑な交通動線を確保していく。	取組済
			45	有料道路の戦略的料金政策等への働きかけ	市街地への負荷軽減や効率的な物資輸送を実現するため、戦略的な有料道路の料金政策等を関係機関に働きかけていく。	取組中
			46	首都高速道路中央環状品川線とふ頭背後道路との円滑な接続の実現	首都高速道路中央環状品川線の大井ジャンクション部について、ふ頭から発生する港湾関連車両が品川線を利用できるランプ位置となるよう関係機関に要請していく。	取組中
			ロジスティクス機能の強化	47	物流ニーズに対応する港湾運営体制の検討	効率的な物流ネットワークの形成や高機能複合物流空間の形成のために、「東京都総合物流ビジョン」の策定等を通じて、港湾物流の構造改革を進める。
	48	中央防波堤外側埋立地における物流基地の形成の検討		第一航路に面した中央防波堤外側埋立地の西側地区を、大井・青海地区と連した東京港の物流の中心を担うエリアとして、高機能倉庫の立地を誘導するとともに、老朽化倉庫の移転用地の確保を行っていく。	取組中	
	49	物流管理機能・流通加工機能を有するIT化・自動化倉庫等の立地集積支援の検討		港湾地区の倉庫機能は在庫調整機能中心から流通・加工機能重視へと変化している。最新の物流ニーズを調査し、高機能倉庫等の中央防波堤外側埋立地への立地誘導策や既存貸付地の用途規制等の規制緩和などを検討する。	取組中	
	50	上屋・野積場への事業者の積極的な経営展開が可能となる定期使用方式の導入		日々の申請に基づく1日単位の許可を行なっている公共上屋・野積場において、事業者の積極的な経営展開を支援するため、定期使用方式を導入する。	取組済	
	51	上屋利用の共同化、集約化に対するインセンティブ制度の導入		公共上屋・野積場について、定期使用化への対応が困難な小口利用者が共同で借り受ける場合、および都が集約化を誘導する施設の既存利用者に対し、一定の期間についてインセンティブを導入する。	取組済	
	52	上屋利用の活性化策の検討		利用率が低下している一部の公共上屋を再編し、高度な物流機能を備えた施設への革新を推進する。	取組中	
	船舶の効率的運航の推進		53	東京西航路の見直し	東京西航路の利用船舶の運航効率の向上を図るため、大井・青海ふ頭間の管制がかかる航路の適用範囲・形状を見直し、航路の短縮化と管制船の総トン数を現行の5,000総トンから25,000総トンへ引き上げることを検討する。	取組済

新アクションプラン（平成16年3月策定）の取組状況

（平成21年2月）

大項目	中項目	小項目	番号	事項	説明	取組状況	
港湾物流の効率化	広域連携施策の推進		54	各港湾間の横持ち輸送	自動車・鉄道等の各モードについて、横持ち輸送への適応性・実現性を検討し、実証実験の早期実施を図る。	取組済	
			55	施設使用手続等の共通化	使用手続き共通化のための検討会を立ち上げ、可能なものから早期実施していく。	取組中	
			56	地震発生時の耐震バースの利用検討	震災時の耐震バースの活用方法や相互利用の内容について検討するため、検討会を立ち上げ、早期に協定締結を行なう。	取組済	
ふ頭等の整備・再編	コンテナ船の大型化に対応した施設整備		57	青海ふ頭の増深改良	・公共 A0バース：-12m -13m、A1バース：-12m -13m、A2バース：-14m -15m ・公社 A3バース：-14m -15m	取組済	
			58	第一航路の増深	-15mに増深整備	取組済	
			59	青海A3バースへの18列対応クレーンの新設	18列対応ガントリークレーンを2基整備する。	取組済	
		急増するアジア貨物への対応		60	品川外貿コンテナふ頭機能の移転と、中央防波堤外側埋立地に新たな連続バースの整備検討	品川外貿コンテナふ頭機能の移転と、新たに中央防波堤外側埋立地における連続バースの整備手法、事業アセス等について検討する。	取組中
	内貿ふ頭の再編や機能向上		61	RORO船の大型化への対応及びモーダルシフトによる新規需要にあわせて中央防波堤内側埋立地への内貿ユニットロードふ頭整備の検討	・品川ふ頭について、外貿ふ頭の一部を含みユニットロードターミナルとして一部整備を行う。さらに、外貿コンテナふ頭の移転にあわせ、ふ頭全体をユニットロードターミナルとして整備していく。 ・10号地その2ふ頭について、内航RORO船の大型化に対応したふ頭再編をおこなうとともに、ユニットロードターミナルとして整備していく。 ・内航RORO船の大型化による背後施設の不足やモーダルシフト推進に伴う新規需要に対応していくため、中央防波堤内側埋立地にユニットロードターミナルの整備を検討していく。	取組中	
			62	品川ふ頭における港湾機能と都市機能の分離	ユニット化に対応したふ頭の再編に向け、今後とも品川ふ頭の港湾機能を維持向上しなければならない。このため、ふ頭の背後地の住宅の規制がない地域については、法令による住宅規制の実現のため、地権者の合意に向け港湾関係事業者等と協力し港湾機能と都市機能の分離を図る。	取組中	
			63	フェリーふ頭のあり方の見直し	15年度にフェリーふ頭を公社ふ頭から公共ふ頭に転換したことに伴い、内航船舶の新規需要に対応していく。	取組済	
	ふ頭の整備と管理・運営のあり方		64	予防保全を取り入れたふ頭施設維持管理の実施	施設を健全に維持管理するとともに、維持管理コストの縮減を図るため、従来の事後保全型維持管理ではなく、「ライフサイクルコストの最小化」を目的とした、計画的で効率的な維持管理を行なう「予防保全を取り入れた維持管理」を順次実施していく。	取組中	
			65	今後のふ頭運営方式のあり方の検討	東京港においては、公共ふ頭と公社ふ頭は航路や船社の規模に応じて使用されており、ふ頭の役割分担がなされている。しかし、公共ふ頭においても専用の使用になるなど、コンテナふ頭の利用形態において公共ふ頭と公社ふ頭との差異は小さくなっている一方で、二つの管理主体、料金体系が存在している。公共、公社が果たしている役割を踏まえた上で、東京港に相応しい管理運営手法がどうあるべきか検討する。	取組中	
			66	上下分離方式やPFI方式などの新たな整備方式の検討	中央防波堤外側埋立地に新たなバースを整備するにあたって、上下分離方式やPFI方式など新たな整備手法を検討していく。	取組中	
	循環型社会への対応		67	静脈物流の積出施設整備	金属スクラップ等の輸出に対応し、中央防波堤内側埋立地に積み出し施設の整備を検討していく。	取組中	

新アクションプラン（平成16年3月策定）の取組状況

（平成21年2月）

大項目	中項目	小項目	番号	事項	説明	取組状況
東京港の安全の確保	危機管理体制の強化		68	「東京湾保安対策協議会」での港湾保安対策のモデルづくりとして、ソフト・ハード両面で効果的な保安対策の検討	平成15年度に東京湾の各港湾管理者、都県警察、国の関係機関による東京湾保安対策協議会を設置し、保安施設整備や警備強化のほか、密輸・密入国等の事件発生時の連絡体制や情報の共有化等、港湾におけるソフト・ハード両面での効果的な保安対策を検討していく。	取組中
			69	改正SOLAS条約に対応した保安対策	改正SOLAS条約の発効（平成16年7月）に対応した、効果的かつ効率的な保安システムの構築に向けて取り組み、東京港と世界を結ぶ海上輸送システムの安全確保に努めていく。 ・港湾保安施設の整備：港湾施設ごとに保安規程を策定し、フェンスの設置等の保安対策を講じる。 ・保安管理体制：港湾施設の保安を確保するため、立入制限区域における管理と監視を強化する。	取組中
	空港・港湾機能の共存と航行安全の確保		70	緊急避難航路の整備	現在、外貿コンテナ船は全て第一航路を利用して東京港へ入港しているため、飛行機の墜落事故や地震等の自然災害による航路の埋塞事故等により当該航路が閉塞した場合、外貿コンテナ船は復旧まで出港不能となってしまいます。このため、第一航路を通過せず、第二航路から第三航路を通して東京港から安全に出港できるよう、第二航路の水深を-12mへ増深整備を図っていく。	取組済
			71	大規模な油流出事故時の迅速な対応	東京港においては、東京港排出油防除協議会を設置し、大規模油流出事故に対する迅速かつ適切な対応を図っている。また、都は特に、早朝・夜間・休日における、初動体勢の万全を期すため、臨港消防署と「緊急対応に関する協定書」を締結している。さらに、今後は、河川における同種事故の発生に伴う東京港内への被害拡大を防止するため、各河川管理者との協力体制を図る必要がある。	取組中

3 第3次アクションプランの策定

(1) 東京港をめぐる状況

新アクションプラン策定以降、東京港をめぐる状況としては、以下のような動きがある。

京浜三港の広域連携の推進

アジア諸港の躍進等により、日本の港湾の国際的地位が低下するなかで、このまま放置すれば国際基幹航路から外れ、わが国経済にも深刻な影響が出るとの危機感のもと、平成20年3月に、東京都、川崎市及び横浜市の三首長により、広域連携強化に係る基本合意がなされた。

具体的には、東京湾の国際競争力を強化するために、将来のポートオーソリティを視野に入れながら、共同で広域連携の仕組みづくりの検討に着手するとともに、港湾コストの低減や国内ハブ機能強化など主要6課題に取り組み、一層の連携を推進するというものである。

同年9月には三首長会談が開催され、広域連携推進体制の整備や入港料の一元化など基本合意に基づく事業の実施が決定された。この決定に基づき、11月には環境に資する広域的な取組として、はしけの入港料全額免除を実施するとともに、京浜三港の入港料については、平成21年4月からコンテナ船入港料の一元化が予定されている。

また、11月には、学識経験者や港湾関係事業者からなる京浜港広域連携推進会議が設置され、この会議において、「京浜港共同ビジョン」を策定することとされた。京浜港の将来像を描き、今後の港湾経営や港湾整備についての基本方針が示される。

この三港連携の推進により、東京港、川崎港及び横浜港が抱えるさまざまな広域的な課題への取組が進展することが期待されるが、東京港が直面する個別・具体的な課題については、官民一体となった本協議会が率先して具体的に対応していくことが極めて重要である。

東京港第7次改訂港湾計画及び「東京港の今後の港湾経営戦略」(東京都港湾審議会答申)

世界と競う港湾サービスの実現を目指し、平成17年12月に東京都港湾審議会による東京港第7次改訂港湾計画の基本方針の答申が出された。

基本方針においては、東京港の国際競争力を強化し、基幹航路の維持・拡大を図るため、既存コンテナふ頭の効率的な運営や新規埠頭の整備、ふ頭背後の高機能物流拠点の形成等により、港湾コストの低減やサービス水準の向上を目指すこととされた。平成18年3月には、この基本方針を踏まえ

た第7次改訂港湾計画が策定された。

しかしながら、第7次改訂港湾計画の取りまとめ以降も、物流動向は想定を超えて大きな変化を見せており、東京港の物流機能分野の将来像についても再検証する必要性が生じてきた。東京港が首都圏の生活と産業を支えるメインポートとして、国際基幹航路を維持・拡大し、企業の物流戦略への確に対応していくことの重要性がますます高まってきたのである。

この状況を受け、平成20年7月に「東京港の今後の港湾経営戦略」について東京都港湾審議会から答申が出された。答申では、既存ふ頭を含めたコンテナふ頭等の充実・強化や臨海部全体の交通ネットワークの整備、さらに国内ハブ機能強化等による基幹航路の維持拡大など、港湾を取り巻く諸情勢の変化に対応した港湾経営戦略の推進について、提言が行われた。

環境への意識の高まり

地球温暖化問題は、その予想される影響の大きさや深刻さから、地球規模あるいは極めて広域的に取り組まなければならない喫緊の課題である。

「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）」の第4次評価報告書は、地球温暖化が進行し、大気や海洋の平均温度の上昇が生じていることは疑う余地がないことを断定し、熱波や干ばつ、降雨量の増加といった地球規模の気候変動の影響が極めて深刻なものであることを明確にした。

国においては、平成17年2月の京都議定書の発効による温室効果ガス6%削減に向けて、「地球温暖化対策の推進に関する法律（地球温暖化対策法）」の制定・改正や、「エネルギーの使用の合理化に関する法律（省エネ法）」の改正等による国内の対策が進められている。

また、東京都においては、世界で最も環境負荷の少ない都市を実現するために、温室効果ガスの削減に積極的に取り組んでいる。その一環として、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例（環境確保条例）」が平成20年に改正され、温室効果ガス排出総量削減義務等が導入された。

このような中、港湾においても、地球温暖化防止に向けた港湾内でのCO2排出量の抑制や、環境負荷の少ない効率的な物流体系の構築を進めるための取組が、より一層港湾関係者に求められている。

危機管理への対応

平成13年の米国同時多発テロ等を契機にして、国際的な貨物セキュリティ強化がこれまでも図られてきた。「海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）」や「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等

に関する法律（国際船舶・港湾保安法）」に対応して港湾の保安対策を強化するなど、東京港の円滑な物流を確保するための着実な取組が今後も求められている。

また、大規模災害時に、緊急物資の輸送や危機管理対応等の業務を継続し、物流機能をできるだけ早期に回復することは、首都圏を背後に抱える東京港において、災害復興にも影響する大きな使命である。事業継続計画（BCP）の策定等を通じて、災害により限定されてしまう人員や機材等を効率的に運用できるよう、災害発生時の対応等をあらかじめ検討し協力体制を確保していくことは、港湾関係者が協働して取り組むべき課題である。

東京港埠頭株式会社の業務開始

東京港埠頭株式会社は、平成 18 年 10 月に施行された「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」の規定に基づき、平成 20 年 4 月 1 日に国土交通大臣から指定会社としての指定を受け、財団法人東京港埠頭公社から事業を引き継ぎ、指定会社としての業務を開始した。

この民営化に伴い、新たなインセンティブ制度が導入されるなど、ふ頭貸付料の弾力化が実施されている。

さらに、平成 21 年 4 月には公共コンテナふ頭及び埠頭株式会社コンテナふ頭の管理運営の一元化が予定されており、これが実現すれば、東京港の外貿コンテナ貨物の 96%以上は、東京港埠頭株式会社が取り扱うことになる。東京港全体の国際コンテナ物流について、東京港埠頭株式会社による効率的で弾力的な事業展開が期待されている。

（２）第 3 次アクションプラン策定の必要性

東京港が、これまで以上に国際競争力のある使いやすい港として、世界に誇りまた世界の信頼を得ていくためには、前述した港湾を取り巻く状況の変化を的確に把握し、迅速かつ適切に対応していくことが必要である。

このため、本協議会は、今後取り組むべき課題として「第 3 次アクションプラン」を策定する。なお、「第 3 次アクションプラン」は、東京港としての独自の施策であるが、京浜三港の広域的な取組との有機的な連携を図り、より高い施策効果が得られるよう進めていく。

一方、米国から始まった金融市場の混乱は、百年に一度と形容される経済危機へと発展し、世界中を巻き込んだ。景気後退のうねりの中で、港湾にも先行きの見えない不透明感、不安感が高まっている。この困難な時代に、首都圏 4,000 万人の生活や経済を支える東京港が、その役割を着実に果たし、

メインポートとして一層発展していくためには、東京港に関係する一人ひとりが手を携えて課題解決へ向けた取組を着実に進めていくことが必要であり、それが将来に向けた大きな力になる。

今こそ、持てる力を結集し、知恵を出し合って、この出口の見えないトンネルを突き抜けていく必要がある。官民の知恵と力の結集である「第3次アクションプラン」の取組を通じて、この危機を好機に転じ、東京港の振興を促進することが求められている。

第3次アクションプランの構成は、以下の4つの柱からなる。

- (1)「貨物量の増加と基幹航路の維持拡大」
- (2)「港湾物流の効率化」
- (3)「東京港の安全の確保・危機管理」
- (4)「環境に配慮したみなとづくり」

- (1)「貨物量の増加と基幹航路の維持拡大」では、
「港湾コストの低減」、「船舶大型化への対応」、「国内ハブ機能強化」、「広域港湾連携の推進」
- (2)「港湾物流の効率化」では、
「リードタイムの短縮」、「ふ頭及び背後における物流効率化」、「道路交通の円滑化」、「ロジスティクス機能の強化」
- (3)「東京港の安全の確保・危機管理」では、
「港湾保安対策」や「災害時対策」
- (4)「環境に配慮したみなとづくり」では、
「道路交通の円滑化」、「モーダルシフトの推進」、「ふ頭内における環境対策」を課題として、計34の取組事項を策定した。

第3次アクションプラン

Ⅱ 第3次アクションプラン

1 貨物量の増加と基幹航路の維持拡大

首都圏の生活と産業を支えるメインポートとしての役割を果たすため、貨物集荷力を強化しながら、北米、欧州との基幹航路を維持拡大し、これにより、輸送効率や輸送品質の向上等を進める企業の物流戦略に的確に応えていく。

港湾コストの低減等に向けて、都が率先して公共料金の低減化に取り組むとともに、民間もより一層の経営努力を行う。また、世界的な船舶大型化への動向に的確に対応していくとともに、貨物集荷への取組を官民一体となって進め、国内ハブとしての機能を強化していく。

(1) 港湾コストの低減等

貨物量の増加による港湾コストの低減

入港料や係留施設使用料等について、コンテナ貨物取扱量の増加等に向けたインセンティブ制度を導入する。 (平成21年度実施予定)

適用期間：平成21年4月～24年3月(3年間)

項目	内容	減免率
ボリュームインセンティブ (入港料)	入港料の上限額を5万総トン相当額(13万5,000円)とし、これを上回る入港料を減免する。	-
ボリュームインセンティブ (係留施設使用料)	1船の揚積量が、基準取扱量(TEU)を上回った場合に係留施設使用料を減免する。	30%
新規航路開設インセンティブ (入港料)	船会社が外航コンテナ船に係る新規航路を開設した場合に、当該新規航路に係る初回の入港料を減免する。	100%
フィーダー輸送インセンティブ (係留施設使用料)	登録された内航フィーダー船及びコンテナ貨物を輸送するはしけ及び押船で、共に一体となる構造及び機能を有している船舶がコンテナ輸送を行った場合に、係留施設使用料を減免する。	50%

上記のほか、東京港埠頭(株)において、日曜荷役やトランシップ貨物の取扱などによる集荷努力等に応えるインセンティブ制度を導入予定

効率化等による港湾コストの低減
 貨物取扱量の増加やターミナルの効率的運営など効率化等によりコンテナ
 1個あたりの港湾コストを低減する。
 (実施中)

規制緩和等による船舶関連費用の低減
 海上輸送に係る規制緩和等を国に働きかけるなど、船舶関連費用の低減を図
 っていく。
 (実施中)

ふ頭整備やふ頭機能強化
 東京港埠頭株式会社が管理するコンテナふ頭について、税制優遇措置の拡充、
 埠頭株式会社が行うふ頭整備やふ頭機能の強化に対する支援を強化するとと
 もに、民営化による企業性を発揮した効率的ふ頭運営を行う。
 (平成20年度より実施)

京浜三港による入港料一元化
 京浜三港による実質一港化への取組として、入港料の一元化を段階的に進め
 る。
 (平成20年度より実施)

内 容	減免率	実施時期
京浜三港間及び京浜港と千葉港間を運航するコンテナ輸送を行うはしけについて、入港料を全額減免する。	100%	平成20年 11月
京浜三港を連続して複数寄港するコンテナ船(内航フィーダー船を含む。)について、徴収する入港料が実質一港分となるよう、京浜三港において減免する。	連続2港寄港：1/2 連続3港寄港：2/3	平成21年 4月

(2) 船舶大型化への対応

コンテナ船の大型化に対応した港湾計画の見直し
 コンテナ船の急速な大型化に対応するため、コンテナふ頭の増深など港湾計
 画を一部見直す。

(平成21年度実施予定)

ターミナル運営の一層の効率化

ターミナル背後用地を活用した空コンテナ置場のオフドック化やターミナルレイアウトの再編等により、蔵置能力の向上を図る。また、ゲート処理能力の向上や荷役機械の増強等によりターミナル処理能力の向上を図る。

(平成 20 年度より実施)

(3) 国内ハブ機能強化

貨物量増加に向けてのポートセールスの強化

荷主や船社に対し京浜三港が連携し、官民一体となって利用促進に向けた貨物誘致に取り組む。

(平成 20 年度より実施)

内航海運の競争力強化

内航フィーダーや RORO 船による輸送促進に向けたコスト低減策や貨物誘致に取り組む。

(平成 21 年度より実施予定)

内航フィーダー輸送の推進

内航フィーダーのバースウインドウの確保、既存バースの相互融通を促進するため、コンテナふ頭に隣接する大井水産物ふ頭の一部のフィーダーバース化について、利用の可能性、採算性の面から検討する。

(平成 21 年度より実施予定)

「東京貨物ターミナル」の活用可能性の検討

「東京貨物ターミナル」の活用を推進するため、内陸部の荷主誘致を行う。また、海上コンテナの鉄道輸送について、貨物鉄道事業者が整備する台車の整備や輸送ダイヤ増設などの支援・指導を国に要望していく。

(平成 20 年度より実施)

(4) 広域港湾連携の推進

京浜三港による広域港湾連携の推進

東京湾の国際競争力強化の視点から、京浜三港の港湾管理者が連携し、港湾コストの低減や国内ハブ機能強化等に取り組む。

(平成 20 年度より実施)

- ・入港料の一元化
- ・手続の簡素化
- ・共同ポートセールス
- ・国内ハブ機能の強化
- ・国への提案要求（規制緩和、道路ネットワーク等）

2 港湾物流の効率化

製造業分野におけるサプライチェーンマネジメントが進展する中、定時性や効率性などの物流サービスを確保することが、より重要となってきた。

東京港においては、ターミナルの荷役作業の24時間化に加え、ゲート前混雑等の緩和に向けた昼休みのゲートオープン時間の拡大など、リードタイム短縮に向けて官民一体となって取り組み、一定の成果をあげてきた。しかしながら、依然として時期や時間帯によってゲート前混雑や交通渋滞が発生している。

また、港湾地区での倉庫機能も、用地の不足や老朽化、機能不足など課題が顕在化してきており、ふ頭背後における高機能な物流拠点の集積や再編が求められている。

このため、ゲート前混雑の解消に引き続き取り組むとともに、ターミナル機能の強化やふ頭背後におけるオフドック施設の整備、臨海部交通ネットワークの円滑化など港湾物流の効率化を推進する。

また、中央防波堤外側埋立地に貨物物流の動向や施設の立地ニーズに対応した物流拠点を形成するなど、ロジスティクス機能の強化を図っていく。

(1) リードタイムの短縮

ゲートオープン時間延長の拡充

取扱貨物量の増加や需要動向を踏まえ、昼休みのゲートオープンの促進と早朝・夕方のゲートオープン時間の延長を図っていく。

(平成21年度より検討)

夜間・休日に対応した貨物搬出入

夜間や休日にコンテナ貨物の搬出入が可能となるよう、背後用地を活用した貨物搬出入の仕組みづくりを行う。

(平成21年度より実施予定)

フルオープン化に対応した福利厚生施設の充実

東京港における新たな環境変化に対応した福利厚生事業を推進していく。

(平成21年度より実施予定)

ア 老朽化が進行している宿泊施設等のリニューアルなど施設の充実を図っていく。

イ 中央防波堤外側埋立地の新たなコンテナターミナル整備に向けて、働きやすい労働環境を確保するための福利厚生施設の整備手法を検討する。

フルオープン化に対応した交通手段の確保等

通勤用バスの共同運行等、通勤手段の確保策を検討する。

(実施中)

コンテナ予約搬出入システムの高度化

コンテナ予約搬出入システムの利便性を向上させ、高度化を図る。

(平成 20 年度より実施)

IT を活用した港湾物流の効率化

ITS や IC タグなどの ICT 技術の活用により、コンテナターミナル周辺の物流機能の効率化に向けた取組を、港湾諸手続を含め検討していく。

(平成 21 年度より検討)

(2) ふ頭及び背後における物流効率化

ターミナル運営の一層の効率化(再掲)

ターミナル背後用地を活用した空コンテナ置場のオフドック化やターミナルレイアウトの再編等により、蔵置能力の向上を図る。また、ゲート処理能力の向上や荷役機械の増強等によりターミナル処理能力の向上を図る。

(平成 20 年度より実施)

自動荷役化の導入可能性の検討

新たなコンテナターミナルの整備等に当たって、自動荷役化の導入可能性について、効率性・採算性、港湾環境の変化などを踏まえて検討する。

(平成 21 年度より検討)

メンテナンス体制の共同化

メンテナンス体制について、共通の予備品の共同在庫管理、夜間、休日の技術員の相互融通などの仕組みづくりを行ない、効率的運用を図る。

(平成 21 年度より検討)

バンプール、シャースーパールの拡充と有効活用

ア コンテナふ頭背後をバンプールや車両待機場等に活用し、ターミナル機能を拡充するなどの再編を行う。

(実施中)

イ 大井その 1 及び大井その 2 間の埋立て造成により、バンプール、シャースーパールの用地を確保していく。

(実施中)

ウ 点在するバンプール、シャースーパールについて、中央防波堤外側埋立地に集約を図る。

(平成 21 年度より検討)

(3) 道路交通の円滑化

背後道路の渋滞解消対策の実施

コンテナターミナル等への進入・退出動線の改善や路上待機車両対策等によ

り、背後道路の交通円滑化を図る。

(平成 21 年度より実施予定)

臨海部交通ネットワーク機能の強化と指定道路の拡充等道路ネットワークの効率的活用による交通円滑化

東京港臨海道路 期事業や国道 357 号をはじめ、臨海部の道路整備・改良等により、道路ネットワーク機能の強化を図っていく。また、フル積載のコンテナ車両が非効率な経路選択をすることなく迅速に輸送できるよう、橋梁の耐荷力向上等により指定道路等の拡充を図る。

(実施中)

有料道路の料金政策等への働きかけ

市街地への負荷軽減や効率的な物資輸送を実現するため、戦略的な有料道路の料金政策等を関係機関に働きかけていく。

(実施中)

(4) ロジスティクス機能の強化

老朽化した物流施設等の再編

既存物流施設について、老朽化や機能不足などの施設について、移転・機能更新等による再編の誘導を検討する。

(平成 21 年度より検討)

高機能物流施設の立地集積支援

中央防波堤外側埋立地に予定している高機能物流拠点について、利用ニーズを把握し、物流施設立地を支援する方策を検討する。

(平成 21 年度より検討)

3 東京港の安全の確保・危機管理

米国の同時多発テロ以降、物流におけるセキュリティ対策の重要性はますます高まっていることから、物流の効率性を確保しつつ、港湾の保安や治安対策の強化を図っていく必要がある。改正 SOLAS 条約等への対応を引き続き実施するとともに、東京湾の関係者とも連携しながら、危機管理体制を強化していく。

改正 SOLAS 条約に対応した保安対策等

改正 SOLAS 条約や国際船舶・港湾保安法に対応した港湾保安対策を引き続き実施していくとともに、東京湾保安対策協議会や東京港保安委員会の事務局として、水際の各行政機関と連携を図り、東京港の保安確保に努めていく。

(実施中)

大規模な油流出事故時の迅速な対応
東京港排出油防除協議会の設置により、大規模油流出事故に対する迅速かつ適切な対応を図っていく。

(実施中)

震災等の災害時における港湾機能の維持
震災等の災害時における港湾 BCP (事業継続計画) について、東京都地域防災計画等を踏まえつつ、港湾機能を確保していくための協力体制等について検討する。

(平成 21 年度より検討)

4 環境に配慮したみなとづくり

環境への意識が世界的に高まるなか、東京都においては環境確保条例の改正により温室効果ガス排出量の削減義務を定めるなど、環境対策への取組が強化されつつある。港湾区域においても、船舶・トラック・荷役機械などの貨物の荷役・輸送に伴って発生する排出ガス対策や、船舶・鉄道を活用したモーダルシフトの推進など、環境負荷低減に寄与する取組を進めていく。

(1) 道路交通の円滑化

背後道路の渋滞解消対策の実施 (再掲)

コンテナターミナル等への進入・退出動線の改善や路上待機車両対策等により、背後道路の交通円滑化を図る。

(平成 21 年度より実施予定)

臨海部交通ネットワーク機能の強化と指定道路の拡充等道路ネットワークの効率的活用による交通円滑化 (再掲)

東京港臨海道路 期事業や国道 357 号をはじめ、臨海部の道路整備・改良等により、道路ネットワーク機能の強化を図っていく。また、フル積載のコンテナ車両が非効率な経路選択をすることなく迅速に輸送できるよう、橋梁の耐力向上等により指定道路等の拡充を図る。

(実施中)

有料道路の料金政策等への働きかけ (再掲)

市街地への負荷軽減や効率的な物資輸送を実現するため、戦略的な有料道路の料金政策等を関係機関に働きかけていく。

(実施中)

(2) モーダルシフトの推進

内航海運の競争力強化 (再掲)

内航フィーダーや RORO 船による輸送促進に向けたコスト低減策や貨物誘

致に取り組む。

(平成 21 年度より実施予定)

内航フィーダー輸送の推進(再掲)

内航フィーダーのバースウインドウの確保、既存バースの相互融通を促進するため、コンテナふ頭に隣接する大井水産物ふ頭の一部のフィーダーバース化について、利用の可能性、採算性の面から検討する。

(平成 21 年度より実施予定)

はしけ輸送の推進

京浜三港間において港湾施設使用料の低減措置を行うなど、環境対策の観点から、はしけ輸送を推進する。

(平成 20 年度より実施)

「東京貨物ターミナル」の活用可能性の検討(再掲)

「東京貨物ターミナル」の活用を推進するため、内陸部の荷主誘致を行う。また、海上コンテナの鉄道輸送について、貨物鉄道事業者が整備する台車の整備や輸送ダイヤ増設などの支援・指導を国に要望していく。

(平成 20 年度より実施)

(3) ふ頭内における環境対策

船舶の排ガス対策

船舶から排出される CO₂ や NO_x、SO_x 等の大気環境負荷を削減するために、IMO(国際海事機関)や国の動向に合わせ検討を行っていく。

(平成 21 年度より実施予定)

荷役機械等に関して、排出ガス対策やエネルギー効率化の対策

外貿コンテナターミナルにおいて、環境負荷の低い荷役機械等への切り替えを促進する。

(平成 20 年度より実施)

ふ頭施設への太陽光発電の導入等

太陽光発電設備を上屋等の屋上部に設置するなどの導入を図っていく。

(平成 20 年度より実施)

港内における緑化の推進

公共ふ頭及び背後のふ頭周辺施設の空地等を有効に活用し、緑化等の環境対策を推進する。

(平成 21 年度より検討)

(実施時期の考え方)

「年度より検討」・・・検討を行う中で、実現性や実施時期等を判断していく必要があるもの。

「年度より実施」・・・該年度から着手(一部着手含む。)し、複数年度にわたって取り組むもの。

「年度実施予定」・・・実施時期が当該年度に予定されており、単年度で取り組むもの。

「年度より実施予定」・・・実施時期が当該年度より予定されており、複数年度にわたって取り組むもの。

「実施中」・・・19年度以前から着手し(一部着手含む。)、継続して取り組むもの。

付 属 資 料

東京港振興促進協議会 運営要綱

(名称)

第1条 本会は、「東京港振興促進協議会」(以下「協議会」という。)という。

(目的)

第2条 協議会は、国際標準を視野に入れた東京港の国際競争力を向上させ、使いやすい東京港づくりを推進するために、東京港の課題について検討し、もって東京港の振興発展を図ることを目的とする。

(構成)

第3条 協議会は、別表の団体(以下「構成団体」という。)が選任した者(以下「協議会員」という。)をもって構成する。

2 協議会が定める事項を検討するため、第7条に定める幹事会をおく。

(会長及び副会長)

第4条 協議会に会長及び副会長若干名をおき、会長は会務を総理する。

2 会長及び副会長は協議会員の中から互選する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、あらかじめ定められた順位に従い、その職務を代理する。

(検討事項)

第5条 協議会は第2条の目的を達成するため、次の各号に定める事項について検討する。

- (1) 国際競争力をもった使いやすい港づくりをめざして
- (2) その他、協議会において必要と認められる事項

(招集)

第6条 協議会は、会長が招集する。

(幹事会)

第7条 第3条第2項に定める幹事会は、構成団体が選任した者により構成する。

2 幹事会に互選による会長をおき、会長は幹事会を総理する。

3 幹事会は幹事会会長が招集する。

(関係者の出席)

第8条 協議会は、特に必要があると認めた場合には、関係者の説明又は意見を聞くことができる。

(代理)

第9条 協議会には、代理人を出席させることができる。

(事務局)

第10条 協議会の事務局は、社団法人東京都港湾振興協会におく。

(雑則)

第11条 この運営要綱に定めるもののほか、協議会の活動の運営上必要な細則は、協議会において決定する。

付 則

この要綱は、平成 14 年 11 月 1 日から施行する。

制 定 平成 9 年 7 月 15 日

改 正 平成 10 年 1 月 27 日

平成 10 年 9 月 11 日

平成 14 年 11 月 1 日

別表（第3条関係）

関東運輸局東京運輸支局
関東地方整備局
東京海上保安部
東京検疫所
東京税関
東京入国管理局
動物検疫所東京出張所
横浜植物防疫所東京支所
外国船舶協会東京委員会
京浜海運貨物取扱同業会
全日本港湾運輸労働組合同盟関東地方本部
社団法人東京港運協会
東京港湾労働組合協議会
東京倉庫協会
東京タグセンター
東京通関業界
東京港定航船主会
社団法人東京都トラック協会海上コンテナ専門部会
東京湾水先区水先人会 東京事業所
東京冷蔵倉庫協会
日本内航海運組合総連合会
社団法人日本荷主協会
全日本海員組合関東地方支部
東京港埠頭株式会社
東京都港湾局
社団法人東京都港湾振興協会